

## 第3回「今後の認証制度のあり方に関する検討会」議事録

### 1. 日 時

平成16年11月26日（金） 15:00～17:00

### 2. 場 所

国土交通省2号館低層棟 共用会議室5

### 3. 出席者（敬称略：順不同）

#### <検討員>

吉本堅一、岸本喜久雄、廣瀬久和、鶴岡憲一、磯村浩子、藤原敬生、豊田榮次、金井誠太、和田政信の各検討員

#### <国土交通省>

金澤自動車交通局長、久米技術安全部長、中田総務課長、増井審査課長 他

### 議事次第

#### 議事

①中間とりまとめ（案）について

#### 議事概要

<質疑・応答>（●質問・意見、→質問・意見に対する回答）、（ ）は事務局が補足で追加した文言。

### ○第2回検討会の議事概要（資料1）及び議事録（資料2）について

指摘事項があれば、後日事務局まで提出することとなった。

### ①中間とりまとめ（案）について

資料3に基づいて説明。

●（リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等が申請した型式の）認証の際に厳格な審査をするとか、不正行為への対応をすることであるが、もっと基本的にはやはり安全のためにどういうシステムにしておいたら良いのかということのほ

うでも充分考えて、そこで必要なことがあればどんどんやって欲しい、というのが一般人の気持ちだと思う。

ところが、どうしてもやはり全体的に何か力が削がれているのは、営業主体に対する規制が（道路運送車両法の）法制度上組み込まれていないために、それに対する根本のところ、特に安全のための規制というものが十分及んでいないという印象を受ける。今回はこういう状況のもとでのことであるから、（中間とりまとめ（案）の内容で）やむを得ないとは思いますが、第三者にも危害が及ぶ危険性を内包している自動車について、そもそもなぜ正面から、事業主体に対する行政規制というものがいいのか不思議な気がする。こういう事態を受けて問題を検討する会としては、そういう点も必要ならば考えるべきではないか、そして問題があるとすれば、何とかそれに対してできることはないのかということ、を少なくとも検討事項としては入れて考えていく必要があるだろうと思う。こういう（中間とりまとめ（案））のような形で、現状の法制度のもとで最大限できるところをやっていく、実質で勝負するということは、良いと思うが、その先は法制度が整備されていないからやれないということでおしまいではなくて、本質的には危険な状況が存在するのならば、それに応えるような法体制も考えていくということまでやはり視野に入れるべきであるし、行政に対し国民はそこまで期待していると思う。

●（前述の委員の発言を踏まえ、）「4. 今後の検討事項」のところに、将来、これから先やることについて、もう少し具体的に書いて下さい。

●（中間とりまとめ（案）に出ている、）「制裁措置」という言葉に関係者が引っかかっている。この「制裁措置」という言葉を使いながら、リコールでの不正を型式指定で直す。これは要するに安全の増進というような、そういうロジックのところできていない。ですから、どうして「制裁措置」としてこういうことをやるのだと。だから、こういう措置をやるのが安全な車を市場に出すことにつながるのだというような、このロジックをぜひ作っていただきたいというのが思いである。

従って、（中間とりまとめ（案））書きぶりとして、制裁をやるという書きぶりではなく、安全の増進をする。そのために型式指定のところ厳格な審査をする。それからもう一つは、リコール体制（の確認）や何かの監査とかやるのとか、そこをうまくもう少し論理立てていかないと、どう説明してもこれが制裁という受け取られ方をすると思う。

●全体を流して読むと結局、リコールの不正を、江戸の仇を長崎でとるのではなくて、リ

コールに不正があるということは認証に係る品質管理体制にも問題があるはずだから、認証についてもきちんとやるべきだと言っているのに、それを制裁としてとは言っていないので、だから、論理的には整理がついていると思う。

●制裁の問題であるが、このまとめの部分では明らかに分けて書かれていると思う。(リコールに関する不正行為に対する)制裁は道路運送車両法の罰則でもってカバーされている。この(不正行為を行い)型式認証を申請したメーカーの審査をきちんとやるということは、リコール隠しに対する制裁と全く別だと思う。そこはきっちり確認しないと、もう議論がいつになってもごちゃごちゃとするのではないかと思う。

●(制裁と受け取られる可能性があるという指摘については、)10ページのところでかなり書いてあるから、ここまでの事実をもってして、そういう悪いメーカーに対してはここまでやるよ。しかも、それは表向きは制裁ではなく、厳重な審査であり監査であるということですから、私はこれ全般を通じて、9ページ、10ページ、11ページ、非常によくまとめていると思う。

●不正行為の判断というのは、判断の基準をはっきりさせていただきたいということ、やはり判断される方はほんとうに(国土交通省の)行政判断で良いのか。それは疑問である。

●(次々に問題が出てくる状況で)型式認証をスイスイ認めていった場合に、ユーザーとしてはとてもじゃないけれども、納得できない。厳格な審査をやった場合に、恣意的に(行政が審査を)保留したり、そういったことを懸念する意見があるということは、分からないでもないが、その辺はやっぱり情報公開とか、そういった形で行政のプロセスを明確にするということでクリアできると思う。

→不正行為とはどういうことかということは、前回も議論があったから、中間とりまとめ(案)の10ページに記述している。

また、当然、行政側は透明性を確保する必要があるし、なぜこれを重大な不正行為として、今回ご議論いただいているような審査をするようになるかということは説明責任があると考えている。

これについては、明確化できることがあれば、明確にしたいと考えている。

●(中間とりまとめ(案)10ページ中段のリコールに関する重大な不正行為について)、「死亡・重傷事故等の自動車交通安全に重大な支障が生じた事実を伴っている。」、この書

き方は非常に苦勞したように感じるが、「生じた」という事実が必要だというのはちょっと狭過ぎる感じがする。

危険性に応じて、場合によっては人が死ぬまで待つというのではなくて、あるいは怪我をするまで待つのではなくて、その「おそれ」でもやっぱり発動して欲しいというときがある。それは微妙な判断だと思うけれども、又、あまりギリギリと国が規制するというのはそれほど良いことだと思わないけれども、本当に危ないというときには、重大な不正行為だというふうに判断して、措置を事前にとることが重要で、そこについて国民は行政を信頼していると思う。

●（今回の中間とりまとめ（案）は、）これは当面の措置なのか。（今回の検討の中で委員から指摘があった）全体の安全につながるような議論ということまで含めると、やはりこれではちょっと不満足だという印象もあるかなと思う。

→ 今回の中間とりまとめは、当面の措置ということをお願いしている。また、今後、さらに将来、この場で広く議論していただきたいと考えている。

●（リコールに関する重大な不正行為を行った自動車メーカー等について）、輸入車は自動車メーカー等の「等」のところに入っているが、中間とりまとめ（案）の中で「等」が入っていたり、入っていなかったりするものがあるので整理すべき。

#### ○次回開催日等について

次回開催日については、今後、事務局より連絡することとなった。